



Jogi Bizottság

2018/0168(COD)

20.12.2018

VÉLEMÉNY

a Jogi Bizottság részéről

a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottság részére

a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről szóló, 2009. szeptember 16-i 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD))

A vélemény előadója: Joëlle Bergeron

PA_Legam

RÖVID INDOKOLÁS

Az első uniós gépjármű-biztosítási irányelv 1972-re nyúlik vissza. Azóta ezt az irányelvet öt további irányelv erősítette meg és egészítette ki, és ezeket a 2009/103/EK irányelv foglalta egységes szerkezetbe.

A 2016. évi munkaprogramjában a Bizottság bejelentette az utóbbi irányelv értékelését. Ezen értékelés alapján úgy tűnik, hogy számos módosítás és kiigazítás szükséges az irányelv elsődleges célja, nevezetesen a határokon átnyúló közlekedési balesetek károsultjainak védelme érdekében. Öt új pont emelhető ki. A biztosító fizetéseképtelenségének esete, a kártörténeti igazolások elismerése, a biztosítás ellenőrzése a biztosítás nélküli gépjárművezetés elleni fellépéshez, a biztosítási fedezet legkisebb összegeinek harmonizációja, és az irányelv hatálya.

Az előadó úgy véli, hogy az irányelvre irányuló javaslat az elvárásoknak megfelelő védelmet biztosít a lakóhely szerinti uniós tagállamon kívüli tagállamban bekövetkezett balesetek károsultjainak, illetve egy másik tagállam gépjárművezetője által okozott baleset hazai károsultjainak.

Mivel egyre gyakrabban fordul elő a biztosítók fizetéseképtelensége, különösen határokon átnyúló kontextusban, és mivel a kárrendezési eljárások egyes uniós országokban olykor hosszúak és összetettek, az előadó szerint előrelépést jelent az, hogy lehetséges a kártalanítás károsultak javára való gyors és megfelelő átutalása. A javaslat szerint minden tagállamban létrejön a nemzeti biztosítók által finanszírozott kártérítési alap, amely szükség esetén a fizetéseképtelen biztosítók helyébe lép. A határokon átnyúló helyzetekben a károsult számára közvetlenül annak az államnak az állami alapja fizeti a kártalanítást, ahol a baleset történt, majd a fizetéseképtelenné vált biztosító állami kártalanítási alapja megtéríti az összeget a baleset helye szerinti állami alapnak. Mivel számos tagállamban már létezik a garanciaalapok rendszere, az előadó szerint tényleges előrelépést jelent az ilyen rendszerek önkéntes megállapodások formájában valamennyi tagállamra történő kiterjesztése.

A bizottsági tervezet azt is előírja, hogy a biztosítók az EU-ban kiállított összes kártörténeti igazolást ugyanúgy kezeljék. Az előadó helyesli a Bizottság módszerét, vagyis a kártörténeti igazolás harmonizációját és ezzel egyidejűleg ezen igazolások azonos kezelésének előírását, a kötvénytulajdonos származása szerinti tagállamtól függetlenül. Ez az intézkedés hozzájárul a biztosítottak közötti nagyobb egyenlőséghez azáltal, hogy a biztosítók ugyanazt a bánásmódot alkalmazzák az Európában kibocsátott valamennyi kártörténeti igazolást illetően. A cél az, hogy kevesebb legyen a csalás a kártörténeti igazolásokhoz kapcsolódóan, és fokozni lehessen az átláthatóságot a kártörténeti igazolások hitelesítése révén.

A biztosítási ellenőrzések tekintetében az előadó úgy véli, hogy alapvető fontosságú ezek jelenlegi tilalmának korlátozása, valamint annak lehetővé tétele, hogy a tagállamok önkéntes alapon végezzenek nem zavaró ellenőrzéseket. Az ellenőrzések abban az esetben minősülnek nem zavaró ellenőrzéseknek, ha az alkalmazott technikák nem kényszerítik megállásra a járműveket, nem diszkriminatívak, szükségesek és arányosak. Az előadó jó kezdeményezésnek tartja, hogy biztosítják a tagállamok számára a lehetőséget a digitális rendszámfelismerő eszközök használatára. Ösztönözni kell a biztosítás nélküli gépjárművezetés jelenségének visszaszorítására irányuló új rendelkezéseket.

Az irányelvjavaslat azt is előírja, hogy anyagi kár vagy személyi sérülés esetére garantáljanak egy minimális biztosítási fedezetet, függetlenül az érintett jármű kategóriájától. Az előadó teljes mértékben támogatja ezt az új rendelkezést, mivel az államok meghaladhatják ezeket a minimális összegeket, és mivel nem a biztosítási árak harmonizálásáról van szó, hiszen nem lenne megvalósítható a különböző uniós tagállamok között fennálló gazdasági egyenlőtlenségek fényében.

Végül, ami az irányelv hatályát illeti, az előadó támogatja a Bizottság azon szándékát, hogy jogszabályba foglalja a Bíróság ítélkezési gyakorlatát a „gépjárműhasználat” fogalmának meghatározása révén. Úgy véli azonban, hogy a javasolt meghatározás még mindig túlságosan korlátozó, és számos olyan járművet kizárhat, amelyeket nem „rendeltetése szerint használnak szállítási eszközként”, ám okozhatnak személyi sérülést vagy anyagi kárt. Az előadó úgy véli, hogy a jármű szűk értelemben vett szállítási tevékenysége nem lehet meghatározó tényező ezen irányelv alkalmazása során. Például a határokon átnyúló tevékenységben alkalmazott építőipari járművek is okozhatnak baleseteket. Az előadó úgy véli, hogy a balesetek áldozatainak maximális védelme érdekében a lehető legszélesebb értelemben kell meghatározni a gépjárműhasználat fogalmát. Erre a pontra vonatkozóan az előadó módosító indítványt terjeszt elő.

MÓDOSÍTÁSOK

A Jogi Bizottság felkéri a Belső Piaci és Fogyasztóvédelmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy baleset esetleges károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

Módosítás

(1) A gépjármű-felelősségbiztosítás különösen fontos az európai polgárok számára, legyenek akár biztosítottak vagy egy baleset esetleges károsultjai. A gépjármű-felelősségbiztosítás a biztosítók számára szintén nagy jelentőséggel bír, mivel az az Unióban a nem életbiztosítási piac fontos szegmensét képezi. A gépjármű-felelősségbiztosítás **jelentős** hatással van a személyek, áruk és járművek szabad mozgására, **és ennek következtében a belső piacra és a schengeni térségre** is. Ezért a pénzügyi szolgáltatások terén az uniós fellépés egyik kulcsfontosságú célkitűzése a gépjármű-felelősségbiztosítás belső piacának megerősítése és egységesítése.

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A Bizottság elvégezte a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ működésének értékelését, beleértve annak eredményességét, hatékonyságát és más unió szakpolitikákkal való összhangját. Az értékelés megállapította, hogy a 2009/103/EK irányelv összességében jól működik és a legtöbb aspektusa tekintetében nem szorul módosításra. Ugyanakkor négy olyan terület került meghatározásra, ahol a célzott módosítások indokoltak lehetnek: a biztosító fizetéseképtelensége esetén a balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés, a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegei, a gépjárművek biztosításának tagállamok általi ellenőrzése, és a kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

Módosítás

(2) A Bizottság elvégezte a 2009/103/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ működésének értékelését, beleértve annak eredményességét, hatékonyságát és más unió szakpolitikákkal való összhangját. Az értékelés megállapította, hogy a 2009/103/EK irányelv összességében jól működik és a legtöbb aspektusa tekintetében nem szorul módosításra. Ugyanakkor négy olyan terület került meghatározásra, ahol a célzott módosítások indokoltak lehetnek: a biztosító fizetéseképtelensége esetén a balesetek károsultjainak nyújtott kártérítés, a biztosítási fedezet kötelező legkisebb összegei, a gépjárművek biztosításának tagállamok általi ellenőrzése, és a kötvénytulajdonosok kártörténeti igazolásainak új biztosító általi felhasználása. ***Egy kötelező „bonus-malus” rendszert is be kell vezetni a biztosítási díjak kiszámításához a biztosítók által kiállított kártörténeti igazolások alapján. Ez a rendszer ösztönözné a biztonságos vezetést, és így biztonságosabbá tenné a közúti közlekedést. Egyben igazságosabb biztosítási díjakat eredményezne a fogyasztók számára.***

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/103/EK irányelve (2009. szeptember 16.) a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (HL L 263., 2009.10.7., 11. o.).

Módosítás 3

**Irányelvre irányuló javaslat
3 a preambulumbekzdés (új)**

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3a) Az Európai Unió Bíróságának ítélezési gyakorlata értelmében alapelv, hogy minden meglévő vagy új gépjármű a 2009/103/EK irányelv hatálya alá tartozik. Ugyanakkor az új típusú járművek, például az elektromos kerékpárok, elektromos rollerek és segway-ek esetében ez nem tűnik feltétlenül szükségesnek. Ezek a járművek sokkal kisebbek és a maximális sebességük alacsonyabb, ezért potenciálisan kisebb kárt/sérülést okozhatnak. A kötelező biztosítás differenciálatlan alkalmazása aránytalannak tűnik, különös tekintettel arra, hogy elő kell mozdítani az új, alternatív közlekedési módok fejlesztését, amelyek kevesebb közutat foglalnak el és környezetbarátabbak. Az irányelvnek ezért csak azokra a járművekre kell vonatkoznia, amelyeknek az uniós szabályozás szerint a jóváhagyás feltételeként meg kell felelniük biztonsági követelményeknek. Természetesen az ilyen járművek használata esetén is előfordulhatnak balesetek, ezért a tagállamok szabadon fogadhatnak el vagy tarthatnak fenn olyan nemzeti szintű szabályokat, amelyek a típusjóváhagyás hatálya alá nem tartozó járművek esetében is előírják a felelősségbiztosítást. A jelen irányelv a közúti balesetek áldozatainak magas szintű védelmével és a személyek és járművek Unión belüli szabad mozgásának elősegítésével kapcsolatos általános célkitűzések elérésére törekedve hozzájárul majd az egységes gépjármű-biztosítási piacba vetett bizalom erősítéséhez azzal, hogy növeli a jogbiztonságot a gépjármű-biztosításoknak a szolgáltatásnyújtás szabadsága szerinti, határokon átnyúló értékesítése vonatkozásában, ugyanakkor pedig csökkenti az áldozatok kártérítésének folyamata során

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 3 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(3b) Az irányelv megfelelő egyensúlyt teremt a közérdek, illetve a közigazgatási szervekre, a biztosítókra és a biztosítottakra háruló potenciális költségek között, hogy biztosítsa a javasolt intézkedések költséghatékonyságát.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) A tagállamoknak jelenleg **tartózkodniuk kell** olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzembentartási helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések lehetővé teszik a járművek biztosításának ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és nem szükséges hozzá a jármű megállítása.

(4) A tagállamoknak jelenleg **tartózkodnak** olyan gépjárművek biztosításának ellenőrzésétől, amelyek szokásos üzembentartási helye egy másik tagállam területén található, vagy amelyek szokásos üzembentartási helye harmadik országban található, és amelyek egy másik tagállam területéről lépnek a területükre. Az új technológiai fejlesztések, **például a rendszámfelismerő technológia** lehetővé teszik a járművek biztosításának **diszkrét** ellenőrzését a járművek megállítása nélkül, így nem akadályozzák a személyek szabad mozgását. Ezért csak abban az esetben célszerű lehetővé tenni a járművek biztosításának ellenőrzését, ha az megkülönböztetésmentes, szükséges és arányos, az adott nemzeti területen alkalmazott általános ellenőrzési rendszer részét képezi és nem szükséges hozzá a jármű megállítása, **és ha garantálják az érintett személyek jogait, szabadságait és jogos érdekeit.**

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 4 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4a) A biztosítás nélküli gépjárművezetés és a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítással nem rendelkező gépjárművek közlekedése egyre nagyobb probléma az Unión belül. Az EU egészén belül a 2011. évre vonatkozó kárigények becsült költsége 870 millió EUR. Hangsúlyozni kell, hogy a biztosítás nélküli gépjárművezetés negatív hatással van az érdekelt felek széles körére, ideértve a balesetek károsultjait, a biztosítókat, garanciaalapokat és a gépjármű-felelősségbiztosítási kötvénytulajdonosokat.

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(7) A közlekedési balesetek károsultjainak eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a károsultak az általuk elszenvedett személyi sérülések, illetve anyagi károk esetén minden esetben kártérítésben részesüljenek, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképes vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító letelepedése szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának elkerülése érdekében

(7) A közlekedési balesetek károsultjainak eredményes és hatékony védelméhez szükséges, hogy a károsultak az általuk elszenvedett személyi sérülések, illetve anyagi károk esetén minden esetben kártérítésben részesüljenek, tekintet nélkül arra, hogy a felelős fél biztosítója fizetőképes vagy sem. Ezért a tagállamoknak létre kell hozniuk vagy ki kell jelölniük egy szervezetet, amely **késedelem nélkül** elsődleges kártérítést nyújt a területükön szokásos tartózkodási hellyel rendelkező károsult feleknek, és jogosult a felelős fél járművének biztosítási kötvényét kiállító biztosító letelepedése szerinti tagállam ugyanezen célból létrehozott vagy kijelölt szervezetétől követelni a kártérítés megtérítését. A párhuzamos kárigények benyújtásának

azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották kárigényüket, vagy peres eljárást kezdeményeztek az érintett biztosítóval szemben, és a kárigény még elbírálás alatt áll, illetve a peres eljárás még folyamatban van.

elkerülése érdekében azonban a közlekedési balesetek károsultjainak nem engedélyezhető a kártérítési igény ezen szervezettel szembeni követelése, ha már benyújtották kárigényüket, vagy peres eljárást kezdeményeztek az érintett biztosítóval szemben, és a kárigény még elbírálás alatt áll, illetve a peres eljárás még folyamatban van.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 8 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(8) Lehetővé kell tenni a biztosítókkal új biztosítási szerződést kötni szándékozó kötvénytulajdonosok korábbi kártörténeteinek könnyű hitelesítését, hogy az új biztosítási szerződések megkötése során elősegítsék e kártörténetek elismerését. A kártörténeti igazolások ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, **ha** a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál figyelembe veszik a **kártörténetet**, nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék a kártörténeti igazolások biztosítók általi kezelési módját, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás

(8) Lehetővé kell tenni a biztosítókkal új biztosítási szerződést kötni szándékozó kötvénytulajdonosok korábbi kártörténeteinek könnyű hitelesítését, hogy az új biztosítási szerződések megkötése során elősegítsék e kártörténetek elismerését. A kártörténeti igazolások ellenőrzésének és hitelesítésének egyszerűsítése érdekében fontos, hogy e kártörténeti igazolások tartalma és formátuma azonos legyen az összes tagállamban. Ezenfelül, a biztosítók a gépjármű-felelősségbiztosítási díjak megállapításánál **kötelező „bonus-malus” rendszert alkalmaznak. E célból** figyelembe veszik a **kártörténeti igazolásokat**. Nem tehetnek különbséget a nemzetiség alapján, illetve kizárólag a kötvénytulajdonos korábbi lakóhelye szerinti tagállam alapján. Ahhoz, hogy a tagállamok ellenőrizhessék a kártörténeti igazolások biztosítók általi kezelési módját, a biztosítóknak közzé kell tenniük a kártörténet biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat

11 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(11) Az irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie az irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetésképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok számára.

Módosítás

(11) Az irányelv működésének értékelése részeként az Európai Bizottságnak nyomon kell követnie az irányelv alkalmazását, tekintettel a károsultak számára, a határokon átnyúló fizetésképtelenségi ügyek miatti fizetési késedelmekből származó fennálló követelések összegére, a biztosítási fedezet tagállamokban alkalmazott legkisebb összegére, a határokon átnyúló forgalomhoz kapcsolódóan a biztosítás nélküli gépjárművezetés miatt felmerülő követelések összegére és a kártörténeti igazolásokkal kapcsolatos panaszok számára. ***A 2009/103/EK irányelv működésének értékelésével összefüggésben a Bizottságnak azt is meg kellene vizsgálnia és értékelnie kellene, hogy a technológiai fejlődés fényében, ideértve a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművek használatának terjedését, az irányelv továbbra is megfelel-e annak a célnak, hogy védelmet nyújtson a járművek által okozott közúti balesetek áldozatai számára a biztosítók fizetésképtelensége esetén. Ugyanakkor ennek a nyomon követésnek időtállóknak kell lennie, és annak biztosítására kell törekednie, hogy az irányelv célkitűzései megvalósuljanak az új technológiai fejlesztések, például az elektromos járművek és a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművek vonatkozásában is.***

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 12 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési balesetek

Módosítás

(12) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a közlekedési balesetek

károsultjai számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, és a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

károsultjai számára az egész Unióban azonos szintű minimális védelem biztosítását, a biztosítók fizetéseképtelensége esetén a károsultak védelmének **biztosítását és az Unió belső határait átlépő potenciális biztosítottakkal szemben a biztosítók által a kártörténeti igazolások hitelesítése tekintetében alkalmazott bánásmód egyenlőségének** biztosítását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és azok hatásukból adódóan az Unió szintjén jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 1 a pont (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

1a. A 2. cikk a következő új bekezdéssel egészül ki:

„Ezen irányelv kizárólag az (EU) 2018/858* rendelet, a 167/2013/EU rendelet, vagy a 168/2013/EU*** rendelet hatálya alá tartozó gépjárművekre vonatkozik.**

*** Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkotóelemeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1–218. o.).**

**** Az Európai Parlament és a Tanács 167/2013/EU rendelete (2013. február 5.)**

*a mezőgazdasági és erdészeti járművek
jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről
(HL L 60., 2013.3.2., 1. o.).*

**** Az Európai Parlament és a Tanács
168/2013/EU rendelete (2013. január 15.)
a két- vagy háromkerekű járművek,
valamint a négykerekű motorkerékpárok
jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről
(HL L 60., 2013.3.2., 52. o.).*

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 2 pont

2009/103/EK irányelv

4 cikk – 1 bekezdés – 2 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az mentes a hátrányos megkülönböztetéstől, szükséges és az elérendő céllal arányos, és

Módosítás

Mindazonáltal a tagállamok végezhetnek a biztosításra vonatkozó ellenőrzést, feltéve, hogy az mentes a hátrányos megkülönböztetéstől, szükséges és az elérendő céllal arányos, **garantálja az érintett személyek jogait, szabadságait és jogos érdekeit, és**

(E módosítás a teljes szövegre vonatkozik. Elfogadása esetén a szövegben mindenütt el kell végezni a szükséges módosításokat.)

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 2 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók, **illetve** szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevétele során nem különböztetik

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók **és** szervezetek a második albekezdésben említett más biztosító, illetve szervezet által kiállított kártörténeti igazolások figyelembevétele során nem különböztetik

meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

meg hátrányosan a kötvénytulajdonosokat nemzetiségük alapján, vagy kizárólag amiatt, hogy korábban másik tagállamban rendelkeztek lakóhellyel, illetve a biztosítási díjukra nem számítanak fel felárat.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 2 a a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a második albekezdésben említett biztosítók és szervezetek beillesztenek a biztosítási szerződéseikbe egy kötelező „bonus-malus” rendszert, amely a kártörténeti igazolások alapján számítja ki az egyes biztosítottak biztosítási díjának összegét.

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – b pont

2009/103/EK irányelv

16 cikk – 2 b bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

A tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók közzéteszik a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat.

A tagállamok biztosítják, hogy a biztosítók közzéteszik a kártörténeti igazolások biztosítási díjak számításához történő felhasználására vonatkozó politikájukat, ***különösen az általuk alkalmazott „bonus-malus” rendszer vonatkozásában.***

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 6 pont

2009/103/EK irányelv

28 c cikk

El kell végezni ezen irányelv értékelését legkésőbb annak átültetése időpontjától számított **hét** éven belül. A Bizottság az értékelés következtetéseit saját észrevételeivel együtt az Európai Parlament, a Tanács, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elé tárja.

El kell végezni ezen irányelv értékelését legkésőbb annak átültetése időpontjától számított **öt** éven belül. **Értékelni kell különösen azt, hogy az irányelv megfelel-e a vezető nélküli és részben vezető nélküli gépjárművekkel kapcsolatos technológiai fejlődésnek, továbbá meg kell vizsgálni, hogy az irányelv felelősségi rendszere figyelembe veszi-e az új technológiai feltételeket vagy hogy be kell-e vezetni egy, a felelősséggel kapcsolatos szigorú új büncselekményt, amely kizárólag az önvezető gépjárműveken mint veszélyforrásokon alapul, és ugyanakkor nem jár ellenőrizetlen felelősségi kockázatokkal annak érdekében, hogy ne akadályozza az új technológiák alkalmazását.** A Bizottság az értékelés következtetéseit saját észrevételeivel együtt az Európai Parlament, a Tanács, valamint az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság elé tárja, **szükség esetén csatolva egy jogalkotási javaslatot is.**

(Technikai hiba: a szóban forgó irányelv a 2009/103/EK irányelv módosításáról szóló 2018/0168(COD) irányelvre irányuló javaslat.)

**ELJÁRÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA
FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

Cím	Gépjármű-felelősségbiztosítás és a biztosítási kötelezettség ellenőrzése	
Hivatkozások	COM(2018)0336 – C8-0211/2018 – 2018/0168(COD)	
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	IMCO 11.6.2018	
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 11.6.2018	
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Joëlle Bergeron 9.7.2018	
Vizsgálat a bizottságban	11.10.2018	20.11.2018
Az elfogadás dátuma	10.12.2018	
A zárószavazás eredménye	+: 18 -: 0 0: 0	
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Joëlle Bergeron, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sajjad Karim, Sylvia-Yvonne Kaufmann, António Marinho e Pinto, Julia Reda, Evelyn Regner, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka	
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Sergio Gaetano Cofferati, Luis de Grandes Pascual, Tiemo Wölken, Kosma Złotowski	

**A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA FELKÉRT BIZOTTSÁG
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁSA**

18	+
ALDE	Jean-Marie Cavada, António Marinho e Pinto
ECR	Kosma Złotowski
EFDD	Joëlle Bergeron
GUE/NGL	Kostas Chrysogonos
PPE	Daniel Buda, Luis de Grandes Pascual, Pavel Svoboda, Axel Voss, Francis Zammit Dimech, Tadeusz Zwiefka
S&D	Sergio Gaetano Cofferati, Mady Delvaux, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Evelyn Regner, Tiemo Wölken
VERTS/ALE	Julia Reda

0	-

0	0

Jelmagyarázat:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodás